James Buckley Jr. • Tim Foley

Thanh Huyền dịch

Anh em nhà Wright là ai?

Bộ sách chân dung
WHOHQ
Những người thay đổi thế giới
"Khát vọng bay truyền lại từ ngàn đời tổ tiên chúng ta... khi họ ngước nhìn những con chim tự do bay vút qua trong nỗi thèm muốn."
– Orville Wright

alphabooks
EDUCATION TECHNOLOGY SCIENCE
NHÀ XUẤT BẢN DÂN TRÍ

Duong Kobo's Book Club

Tủ sách Kỹ thuật số
dành cho
Kindle & Kobo

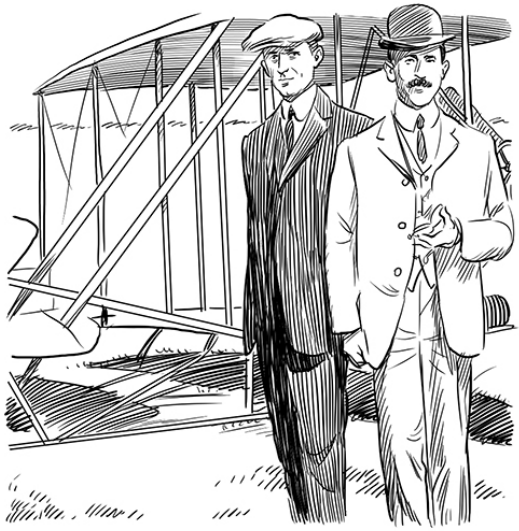
SCAN TO JOIN

Anh em nhà Wright là ai?

Ngày 25 tháng 05 năm 1910, Milton Wright lần đầu tiên được đi máy bay. Trải qua nhiều năm bận rộn với công việc nhà thờ, nuôi sống gia đình và dù đã đi qua nhiều nơi nhưng ông chưa bao giờ được ngồi trong một chiếc máy bay. Tất nhiên, vào năm 1910 thì chỉ rất ít người có cơ hội làm việc đó.

Hai người duy nhất có kinh nghiệm bay vào thời đó là các con trai ông, Wilbur và Orville Wright. Họ cũng chính là những người đã phát minh ra chiếc máy bay đầu tiên vào năm 1903. Ông Milton đã tận mắt chứng kiến hai con của mình trưởng thành; từ những cậu bé chăm chỉ và thích khám phá, họ đã trở thành hai người đàn ông nổi tiếng bậc nhất thế giới.

Sau một vài năm làm việc cật lực, thử nghiệm rồi thất bại, hai anh em nhà Wright đã thành công trong việc chế tạo và lái thử chiếc máy bay đầu tiên. Từ những năm đầu của thế kỷ 20 tới nay, mọi mẫu máy bay được sản xuất đều mang ít nhất một đặc điểm của mô hình đầu tiên do anh em họ chế tạo.



Phát minh của họ đã thay đổi lịch sử nhân loại. Nhưng, vào ngày tháng 5 năm 1910 hôm đó, hai anh em họ chẳng bận tâm. Họ hạnh phúc, đơn giản vì được chia sẻ niềm vui với cha mình, người đã động viên, giúp đỡ họ rất nhiều.

Trên cánh đồng gần nhà ở Dayton, bang Ohio, Orville Wright để người cha tám mươi mốt tuổi ngồi một bên, còn anh ngồi ghế điều khiển. Hai người bám chặt vào chiếc phi cơ, còn nó thì từ từ tăng tốc và cất cánh. Họ lượn quanh cánh đồng và ở trên không trung quãng gần bảy phút. Trong quá trình bay, Milton nghiêng người về phía con trai. Trong tiếng động cơ rú ầm ĩ, ông hét lên: "Cao hơn… cao hơn nữa đi, Orville!"

Và như thế, khi Orville đưa cha mình lên đỉnh cao ấy, hai anh em nhà Wright đã đưa cả thế giới theo cùng.

Chương 1
Thời niên thiếu

Hai người anh cả nhà Wright là Reuchlin và Lorin sinh ra ở ở bang Indiana, Mỹ. Reuchlin làm nông dân còn Lorin là kế toán.

Dưới họ là hai người em trai, những người sau này sẽ trở nên vô cùng nổi tiếng.

Cậu bé Wilbur Wright chào đời tại Millville, bang Indiana vào năm 1867. Còn Orville thì chào đời sau đó bốn năm ở Dayton, bang Ohio. Em gái út Katharine của họ chào đời năm 1874. Cha mẹ của năm anh em là ông Milton và bà Susan Wright.

Ông Milton Wright là một mục sư Tin Lành. Ngoài ra, ông còn làm biên tập viên cho tờ báo của nhà thờ và cũng là thành viên của hội đồng nhà thờ. Do công việc, ông thường xuyên vắng nhà để ghé thăm con chiên. Là một mục sư, ông luôn phải đứng ra giúp con chiên tổ chức các buổi lễ thánh và lắng nghe các vấn đề của họ.

Khi ông Milton vắng nhà, bà Susan là người dạy dỗ các con. Vì gia đình đã phải nhiều lần chuyển chỗ ở khi các con còn nhỏ, bà phải thường xuyên xây dựng nếp sống mới. Nhờ rất giỏi đóng mới và sửa chữa đồ đạc, bà đã xoay xở được mọi việc. Bà giúp các con làm xe trượt tuyết và nhiều đồ chơi khác. Sau này, Wilbur và Orville vẫn luôn khẳng định chính người mẹ đã khởi nguồn tình yêu cơ khí cho họ.

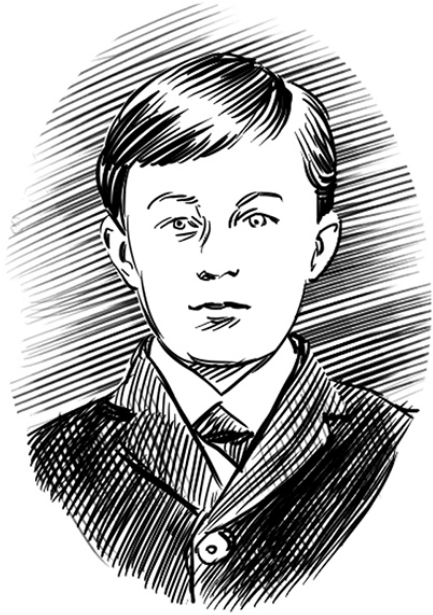
Gia đình Wright từng sống ở Indiana và Iowa, nhưng sau đó chuyển hẳn về Dayton, bang Ohio vào năm 1884. Đó là nơi lý tưởng cho các con họ phát triển, vì nơi đó có nhiều bạn bè đồng trang lứa và nhiều địa danh để khám phá.

Khi gần hết tuổi niên thiếu, Wilbur chủ yếu chơi cùng với hai người anh Lorin và Reuchlin. Wilbur là thành viên ít tuổi nhất trong nhóm Các Chàng trai Dayton, câu lạc bộ âm nhạc của các anh trai. Cậu còn chơi bóng bầu dục ở trường, một vài người bạn

cho rằng cậu là người chạy nhanh nhất thị trấn. Ở trường, Wilbur học rất giỏi, thường đạt điểm cao ở các môn Toán, tiếng Hy Lạp, tiếng Latin, Khoa học và Văn học.

Orville thì lại cực kỳ tò mò và hiếu động. Cậu không thích làm mọi việc theo cách mọi người thường làm. Khi lên năm tuổi, mẹ đã để cậu tự đi bộ tới trường mẫu giáo gần nhà. Khoảng một tháng sau đó, bà Susan đã ghé qua trường vì muốn biết tình hình học hành của con trai. Bà được giáo viên cho hay: "Ồ, bà biết đấy, sau mấy ngày đầu tiên tới giờ, tôi không gặp cậu bé; tôi còn tưởng bà định cho cậu bé ở nhà". Hóa ra, thay vì đến trường mẫu giáo, Orville đã tới nhà bạn chơi!

Mặc dù rất thông minh, nhưng cậu không hề thích trường học. Trên thực tế, cậu từng bị một cô giáo cho ngồi ngay bàn đầu để tiện theo dõi.



Wilbur Wright

Những lúc không đến trường, Orville luôn tìm cách kiếm tiền. Cậu giúp bạn mình mở gánh xiếc và tổ chức một buổi diễu hành quanh thị trấn để thu hút khán giả tới buổi biểu diễn. Khi ở cùng Wilbur, cậu cùng anh trai làm diều và các đồ chơi khác nhau.

Orville Wright

Cả hai anh em đều nhận được sự ủng hộ hết mình từ cha mẹ, họ đã để cho các con mình được tự do khám phá thế giới.

Sau này, Orville đã viết: “Chúng tôi may mắn trưởng thành cùng với sự khuyến khích khám phá tất cả những gì thôi thúc trí tò mò.”

Lần nọ, sau một chuyến đi, ông Milton đã mua tặng cho Wilbur và Orville một món đồ chơi nhỏ bằng gỗ. Nó trông khá giống một chiếc trực thăng. Món đồ chơi này có một cánh quạt và hoạt động nhờ vào một sợi dây thun. Được một người Pháp tên là Alphonse Pénaud sáng chế, món đồ này có thể bay liệng trên không khoảng vài giây sau khi cuốn sợi dây thun lại rồi thả ra.

Với món đồ chơi nhỏ bay lượn quanh nhà, hai anh em đã vô cùng vui vẻ và phấn khích. Orville sau này cho biết hai người từng thử làm một phiên bản lớn hơn nhưng "nó không hoạt động hiệu quả đến thế". Món đồ chơi đã kích thích trí tưởng tượng và thổi bùng mơ ước của họ về một cỗ máy có thể bay được vào một ngày nào đó.

Chương 2
Đi làm thợ in và đi làm tin tức

Cuối năm 1885, Wilbur khi ấy 18 tuổi đã gặp phải tai nạn nghiêm trọng khiến cuộc đời anh thay đổi. Trong lúc chơi khúc côn cầu trên hồ băng, anh bị một khúc côn quật vào mặt. Ngoài mấy chiếc răng bị gãy, anh còn nhận thêm vài vết thương khác. Tuy vết thương trên mặt mau lành, nhưng anh lại phát hiện thêm bệnh ở dạ dày và tim mạch. Wilbur từng mong trở thành thầy giáo nhưng đã phải nghỉ học để hồi phục sau tai nạn này. Anh vì thế trở nên rất chán chường.

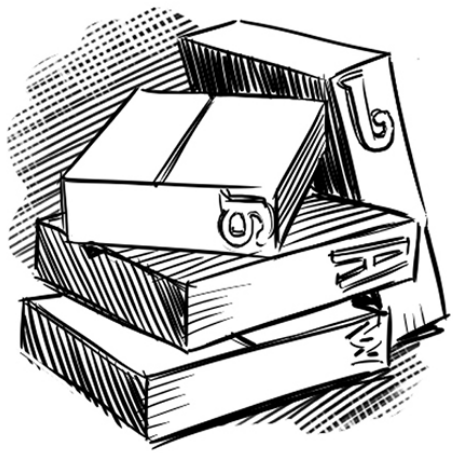
Tuy vậy, nhờ ở nhà thường xuyên, anh đã có thời gian đỡ đần mẹ. Lúc đó, bà Susan đang mắc chứng lao phổi, một chứng bệnh hiểm nghèo. Cho tới nhiều năm sau, Wilbur dành phần lớn thời gian để giúp đỡ và an ủi mẹ mình.

Ông Milton đã từng viết: “Sự tận tâm từ đứa con trai này thật hiếm có gì sánh bằng.”

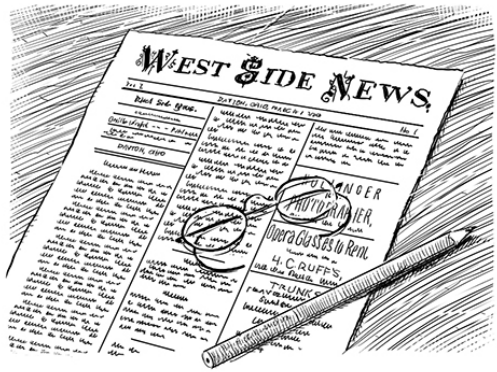
Khi không ở cạnh đỡ đần mẹ, Wilbur khám phá thư viện đồ sộ của gia đình. Anh đọc sách về lịch sử, khoa học, thiên nhiên và tôn giáo. Vấn đề sức khỏe tuy ngăn cản Wilbur tốt nghiệp trung học, nhưng không thể khiến anh ngừng học hỏi.

Mặc dù được gia đình chăm sóc chu đáo nhưng Susan vẫn ngày càng yếu đi. Bà mất ngày 4 tháng 7 năm 1889.

Khi Wilbur ở bên cạnh chăm sóc mẹ, Orville lại theo đuổi những sở thích khác. Mặc dù còn đang đi học cấp ba, nhưng một trong những thú vui của anh đã dẫn tới thương vụ đầu tiên trong đời cả hai anh em nhà Wright.



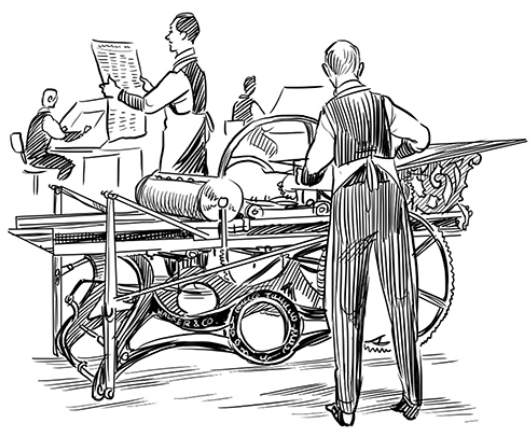
Orville từng được tặng một dụng cụ khắc bản gỗ. Một bản khắc gỗ gồm những hình điêu khắc trên một khối gỗ, được quét mực lên và dập lên giấy. Điều này khiến Orville quan tâm đến nghề in ấn. Cha anh cũng ủng hộ. Ông vẫn là người luôn khuyến khích các con trải nghiệm những điều mới mẻ. Để giúp đỡ con, khi Orville và cậu bạn Ed Sines bắt đầu dịch vụ in ấn, ông Milton đã đặt in một số danh thiếp. Sau đó, hai người bạn đảm nhận in ấn bản tạp chí The Midget , cho trường trung học của họ.



Chẳng bao lâu, Orville đã muốn in những thứ khác chứ không chỉ mấy tờ card nhỏ và báo chí. Nhưng thay vì bỏ tiền mua máy in lớn hơn, anh lại tự chế ra máy in cho riêng mình. Một máy in cần một bề mặt rộng rãi và bằng phẳng để làm nền. Orville đã tìm được một bia mộ trắng và dùng luôn nó làm nền. Sau đó, anh dùng những mảnh gỗ vụn và nhíp của một chiếc xe ngựa cũ để hoàn thiện máy. Cha và các anh trai thì mua cho anh các con chữ của máy in.

MÁY IN

Ở THỜI CỦA ANH EM NHÀ WRIGHT, NGƯỜI TA IN BẰNG CÁC MẢNH CON CHỮ, DẤU CÂU, DẤU CÁCH. CÁC CON CHỮ NHỎ BẰNG CHÌ NÀY ĐƯỢC XẾP THÀNH HÀNG TRÊN CÁC KHAY ĐỂ GHÉP THÀNH CHỮ VÀ TẠO THÀNH BÀI BÁO. NGƯỜI THỢ IN SẼ LĂN MỰC VÀO KHAY CHỮ SAU ĐÓ MÁY IN SẼ THỰC HIỆN VIỆC ẤN CÁC KHAY NÀY LÊN KHI GIẤY CHẠY QUA MÁY.



Nhờ có máy in to và mới hơn, Orville đã xuất bản tờ báo đầu tiên của mình ở tuổi thiếu niên. Ấn bản đầu tiên của tờ West Side News đã ra đời vào ngày 1 tháng 3 năm 1889 ở Dayton.

Tờ báo đăng một số mẩu quảng cáo cho các doanh nghiệp địa phương và đăng lại bài từ các báo lớn khác. Orville thu phí đặt mua tờ tuần báo này với giá 50 cent một năm. Bằng máy in của mình, Orville cũng đã giúp bạn mình là Paul Dunbar sáng lập The Tattler , một tờ báo dành cho cộng đồng người Mỹ gốc Phi ở Dayton. Đến thời điểm này, không như ở các bang miền Nam, học sinh da trắng và da màu ở bang Ohio (miền Bắc nước Mỹ) vẫn học chung trường. Chủng tộc không phải mối bận tâm của nhà Wright. Được truyền cảm hứng từ những răn dạy của người cha, gia đình Wright luôn tôn trọng quyền bình đẳng của tất cả mọi người.

Do đã có kinh nghiệm trong việc giúp đỡ cha mình làm báo cho giáo hội, Wilbur quyết định tham gia vào tờ West Side News cùng em trai với vai trò biên tập viên. Sau này, anh còn tham gia vào cả công việc in ấn. Tờ báo ấy chính là khởi đầu cho quá trình cộng tác giữa hai anh em đến tận cuối đời. Mặc dù mỗi người một tài năng và cá tính khác nhau, nhưng họ lại tìm thấy sự hòa hợp tuyệt đối trong công việc.

[image]

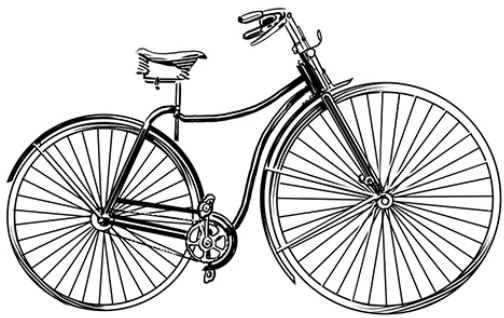
Nhiều năm sau, Wilbur đã viết: “Từ khi chúng tôi còn là những đứa trẻ, Orville em tôi và tôi đã sống cùng nhau… Chúng tôi chia sẻ suy nghĩ và đam mê. Gần như mọi thứ mà chúng tôi làm đều là thành quả của quá trình trao đổi, gợi ý, và tranh luận giữa hai anh em.”

Tờ tuần báo West Side News nhanh chóng chuyển thành nhật báo và đổi tên mới là Evening Item . Mặc dù tờ báo này chỉ tồn tại vài tháng sau đó, nhưng Xí nghiệp in Wright và Wright vẫn rất thành công. Hai anh em đã in tờ rơi, quảng cáo, văn phòng phẩm, thiệp mời cho người dân Dayton.

Đến năm 1892, Orville tìm thấy niềm vui khác… và anh em nhà Wright lại cùng nhau rẽ sang một con đường mới.

Chương 3

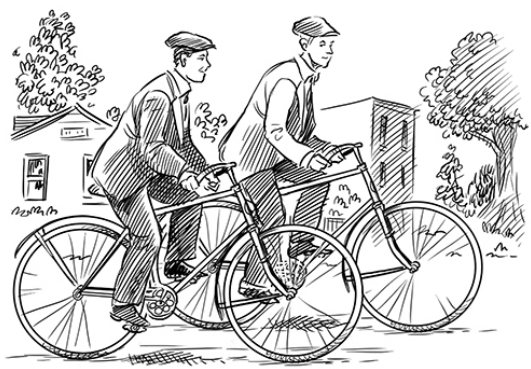
Anh em nhà Wright và những chiếc xe đạp

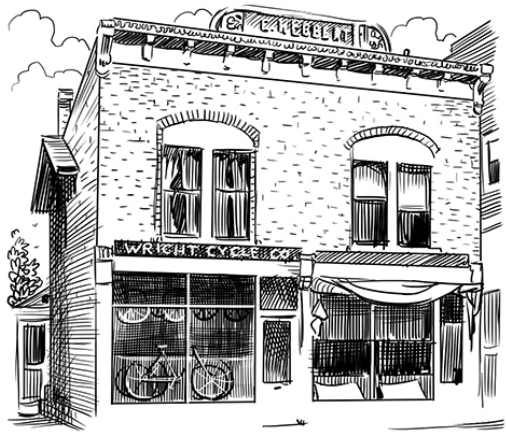


Tới đầu những năm 1880, xe đạp tuy đã được phát minh ra hơn một nửa thế kỷ nhưng đa số chúng đều rất khó sử dụng, đắt đỏ và về cơ bản là nguy hiểm. Đến năm 1885, ở Anh, John Starley đã sáng chế ra "xe đạp an toàn". Loại xe này có bánh xe đặc, bánh sau được nối với bàn đạp bằng một sợi dây xích. Bước tiến này là khởi đầu cho cơn sốt xe đạp sau này lan tới tận Mỹ vào năm 1890, đẩy số lượng xe bán ra tại quốc gia này lên đến 1,2 triệu chiếc chỉ trong vỏn vẹn năm năm.

Xe đạp trở nên vô cùng thông dụng tại một thành phố nhỏ như Dayton, bởi nó không cần ta mất công chăm sóc như nuôi ngựa. Người ta không cần phải cho xe đạp ăn, mà muốn cất ở đâu cũng được, không cứ gì chuồng trại. Ở Dayton, thời bấy giờ chưa có ai sở hữu xe ô tô. Dù những mẫu ô tô sơ khai đã ra đời từ vài năm trước đó, nhưng phải đến vài thập kỷ sau, ô tô con mới trở nên phổ biến.

Vào năm 1892, Orville và Wilbur đều mua cho mình mỗi người một chiếc xe đạp và bắt đầu đạp xe. Orville thích tốc độ. Anh dự thi và giật cúp ở một vài giải đua địa phương. Wilbur lại thích thong thả đạp xe trên đường quê.



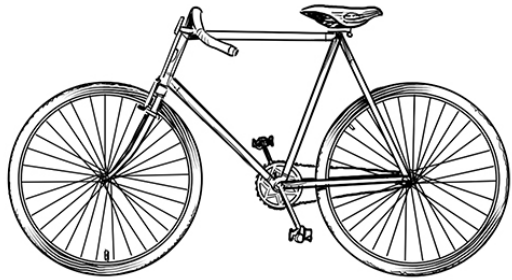


Biết anh em nhà Wright rất giỏi sửa chữa, bạn bè bắt đầu mang xe tới xưởng in nhờ họ sửa. Orville và Wilbur chợt nhận ra cơ hội kinh doanh mới!

Cửa hàng Dịch vụ Xe đạp Wright ra đời trên con phố Số Ba ở Dayton vào cuối năm 1892. Tại đó, anh em nhà Wright sửa xe và buôn bán phụ tùng, lốp xe.

Hai anh em còn áp dụng cả kinh nghiệm trong ngành báo để tìm kiếm khách hàng mới. Họ in các tờ rơi giống như một tờ báo, trên đó có tin quảng cáo và thông tin về cửa hàng mới. Họ còn tổ chức các "bài thi giả" cho các học sinh trong vùng, tất cả các câu trả lời trong bài đều xoay quanh chiếc xe đạp của họ. Hai anh em còn chế tạo ra cả xe đạp đôi cho hai người, và để gây chú ý, họ để chiều cao của bánh xe lên đến 1,2 m.

Bên cạnh việc bán xe của nhiều hãng khác nhau, anh em nhà Wright còn quyết định xây dựng thương hiệu riêng. Họ chế tạo ra rất nhiều loại xe. Trong số đó, Van Cleve là loại sang nhất. Giá bán của chiếc này lên đến 65 đôla, bằng vài tháng lương của một công nhân bình thường. Họ còn làm ra loại xe St. Clair rẻ tiền hơn. Ngày nay, Công ty Xe đạp Wright chỉ còn năm loại xe sản xuất chính hãng tồn tại nguyên vẹn.



Xe đạp Van Cleve

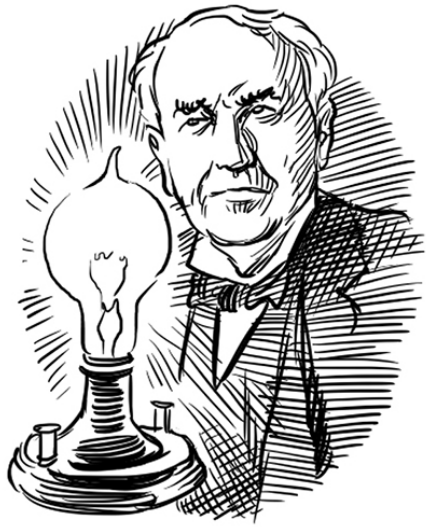
Hai anh em vẫn sống cùng cha và em gái Katharine. Họ thường đi gặp bạn bè hoặc mời mọi người tới nhà chơi nhạc, hát hò vui vẻ. Orville chơi đàn mandolin còn Wilbur chơi kèn harmonica. Thế nhưng hai anh em lại chẳng tha thiết chuyện hẹn hò. Thực tế, cả hai đều không lập gia đình.

Tuy vậy, các cháu, con người anh Lorin, thường ghé thăm và cả hai anh em cùng chơi với chúng rất vui vẻ. Đôi lúc, bọn trẻ còn phải giành đồ chơi từ hai chú. Cả Wilbur và Orville đều thích chọc ngoáy bất cứ món đồ gì vào đến tay họ.

Chương 4
Cảm hứng được bay

Đầu năm 1896, Orville mắc thương hàn, một căn bệnh nguy hiểm chết người. Một lần nữa, Wilbur lại cáng đáng việc chăm sóc người bệnh trong nhà. Cô em út Katharine cũng từ trường Oberlin trở về để đỡ đần các anh. Orville đã mất sáu tuần để hồi phục. May thay, mùa đông cũng là mùa thấp điểm của kinh doanh xe đạp, nên Wilbur có thể dành chút thời gian trong thư viện gia đình. Bên cạnh đó, anh cũng luôn cập nhật thông tin thế giới.

Những thập niên cuối của thế kỷ 19 là thời kỳ hoàng kim của các phát minh. Có Thomas Edison với bóng điện và máy phát thanh, Alexander Graham Bell với điện thoại. Có những người đã sáng chế được những mẫu xe ô tô đầu tiên. Nhiều nhà phát minh khác lại tìm cảm hứng trên bầu trời. Khắp nơi trên thế giới, người ta dốc sức chế tạo các cỗ máy biết bay và tiến hành nhiều thử nghiệm với tàu lượn. Báo chí đều rất hào hứng với các thử nghiệm và thất bại của những người này.



Samuel Langley là một trong những người tiên phong trong ngành chế tạo máy bay. Ông là nhà khoa học nổi tiếng đứng đầu Viện Smithsonian ở Washington, DC. Năm 1891, ông chế tạo một cỗ máy chạy bằng hơi nước và đặt tên nó là Aerodrome . Phương tiện bay đầu tiên do Langley chế tạo chưa có chỗ cho phi công, nhưng một số mẫu Aerodrome sau này có thể lơ lửng được vài phút trong không trung.

Octave Chanute, một người Mỹ gốc Pháp cũng tham gia hành trình chinh phục bầu trời. Ông là một kỹ sư có tiếng trong ngành đường sắt. Chanute đã sử dụng hiểu biết của mình để thiết kế bộ cánh giúp tàu lượn bay được trên không lâu hơn. Một trong những mẫu tàu lượn của ông được đặt tên là Katydid , theo tên họ côn trùng muỗm muỗm. Ông thử nghiệm các mẫu này ở cồn cát gần hồ Michigan. Năm 1894, Chanute viết một cuốn sách về bay lượn. Wilbur đọc được và sau đó, hai người thư từ qua lại rất nhiều về chủ đề này.

Một người có thể coi là thành công nhất trong lĩnh vực hàng không phải kể đến là nhà phát minh người Đức Otto Lilienthal. Ông đã thực hiện hơn hai nghìn chuyến bay ngắn với các mẫu tàu lượn khác nhau. Kết quả của mỗi chuyến thử nghiệm được ông ghi lại chi tiết. Các ghi chú này đã giúp anh em Wright và các nhà phát minh khác chế tạo ra đôi cánh phù hợp. Nhưng đáng tiếc thay, Lilienthal qua đời vào tháng 8 năm 1896, do gặp tai nạn khi chiếc tàu lượn của ông bổ nhào xuống mặt đất từ độ cao hơn mười lăm mét.

Mục tiêu của tất cả các nhà phát minh kể trên đều là tạo ra một loại máy bay cho phép có người lái. Nó phải có khả năng tự cất cánh, bay trong không khí và hạ cánh an toàn. Wilbur đọc rất nhiều sách về các nhà phát minh đó và từng bước cân nhắc tham gia cuộc đua phát minh máy bay.

Trong vài năm sau đó, Wilbur tiếp tục nghiên cứu về hàng không trong khi hai anh em vẫn tiếp tục chế tạo xe đạp. Đến năm 1899, nhờ đọc một cuốn sách về loài chim, hai người chợt nảy ra ý tưởng mới. Orville từng nói: “Chúng tôi không thể hiểu được có điểm gì ở cơ chế bay của loài chim, mà con người chúng ta không thể chế tạo trên quy mô lớn hơn và vận dụng.”

Sau nhiều năm cân nhắc, năm 1899 Wilbur đã viết thư cho Viện nghiên cứu Smithsonian. Trong thư anh nói anh và em trai đã “thấy hứng thú với khả năng con người bay lượn” kể từ khi được người cha Milton tặng món đồ chơi biết bay. Đồng thời, anh muốn có các tài liệu liên quan mà viện nghiên cứu này lưu trữ hoặc muốn được biết nơi nào có thể tìm được các tài liệu này.

Văn phòng Viện Smithsonian gửi cho anh một kho tài liệu cùng các đường hướng tìm hiểu kỹ càng hơn. Với nguồn tài liệu trong tay, hai anh em nhà Wright đã bắt tay vào việc.

VIỆN SMITHSONIAN

NHÀ KHOA HỌC NGƯỜI ANH JAMES SMITHSON ĐÃ ĐỂ LẠI TOÀN BỘ DI SẢN CỦA MÌNH CHO "HỢP CHỦNG QUỐC HOA KỲ, ĐỂ XÂY DỰNG TẠI WASHINGTON, NHÂN DANH VIỆN SMITHSONIAN, MỘT TỔ CHỨC HOẠT ĐỘNG VÌ MỤC ĐÍCH PHỔ CẬP VÀ NÂNG CAO KIẾN THỨC CHO MỌI NGƯỜI".

TUY BAN ĐẦU NƠI ĐÂY ĐƯỢC THÀNH LẬP NHƯ MỘT TRUNG TÂM NGHIÊN CỨU KHOA HỌC VÀO NĂM 1847, NHƯNG KHÔNG LÂU SAU, VIỆN SMITHSONIAN ĐÃ TRỞ THÀNH NƠI LƯU GIỮ NHIỀU BỘ SƯU TẬP KHÁC NHAU CỦA CHÍNH PHỦ BAO GỒM HÀNG NGHÌN MẪU VẬT ĐỘNG THỰC VẬT, ĐÁ, VỎ, KHOÁNG CHẤT VÀ CÁ NƯỚC BIỂN.

CÁC CÔNG DÂN VÀ CÁC NHÀ KHOA HỌC MỸ, TRONG ĐÓ CÓ WILBUR WRIGHT COI SMITHSONIAN LÀ NGUỒN KIẾN THỨC VÀ NƠI HỌC TẬP KHỔNG LỒ.

NGÀY NAY, VIỆN NGHIÊN CỨU SMITHSONIAN Ở VỊ TRÍ TRUNG TÂM CỦA 19 PHÂN VIỆN NHỎ TẠI WASHINGTON, D.C. VÀ CÁC KHU VỰC LÂN CẬN. ĐÂY LÀ TỔ HỢP VIỆN NGHIÊN CỨU VÀ BẢO TÀNG LỚN NHẤT THẾ GIỚI ĐƯỢC GỌI LÀ "BẢO TÀNG QUỐC GIA", NƠI ĐÂY LƯU GIỮ TỚI 137 TRIỆU MẪU VẬT KHÁC NHAU. MẪU MÁY BAY ĐẦU TIÊN CỦA ANH EM NHÀ WRIGHT SÁNG CHẾ NĂM 1903 HIỆN VẪN ĐƯỢC TREO TRONG SẢNH CHÍNH CỦA BẢO TÀNG HÀNG KHÔNG VÀ VŨ TRỤ SMITHSONIAN.

Chương 5
“Hạnh phúc là thế đó!”

Trong một năm sau đó, Wilbur và Orville đã nghiên cứu và bàn bạc về “sự bay”. Bước đầu tiên hai anh em đã làm là thiết kế và chế tạo tàu lượn.

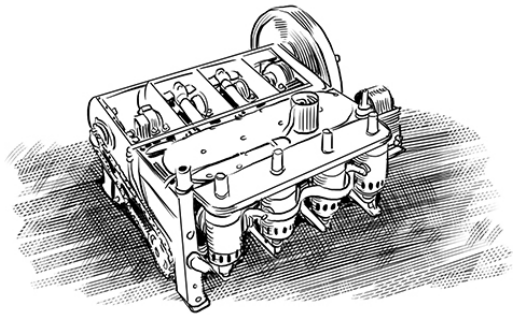
Ban đầu, họ nghiên cứu các phiên bản thất bại của các nhà phát minh đi trước. Từ những nghiên cứu của mình, Wilbur và Orville kết luận, để chế tạo một máy bay, họ cần giải quyết ba vấn đề chính:

• Chế tạo một động cơ giúp máy bay chuyển động về phía trước.

• Thiết kế một đôi cánh đủ sức nâng đỡ cỗ máy.

• Kiểm soát cỗ máy khi nó bay trên không trung.

Hai anh em Wright cho rằng việc sản xuất động cơ là vấn đề dễ giải quyết nhất. Họ đã làm ra một động cơ nhỏ cho cửa tiệm và nhiều người khác cũng đã thiết kế các động cơ lớn nhỏ khác nhau. Do đó, họ quyết định để vấn đề này lại sau cùng.



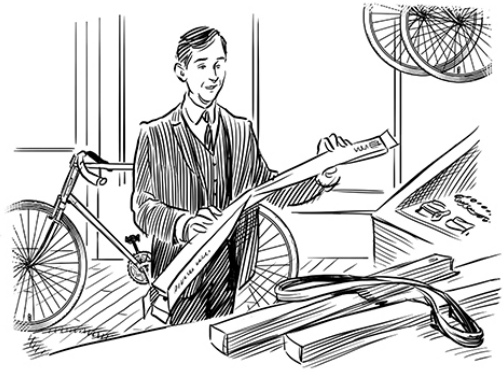
Hai anh em đã nghiên cứu mô hình đôi cánh của Lilienthal và Chanute; họ kết luận rằng cánh cần được uốn cong theo một cách nhất định để không khí có thể di chuyển lên mặt trên cánh và tạo ra lực nâng. Lực nâng là lực đẩy ngược với lực hấp dẫn giúp bất kỳ loại máy bay nào cất cánh và bay được trong không trung. Giống như loài chim, cánh của máy bay cũng cần phải có hình dáng thích hợp. Hai anh em đã thử nghiệm nhiều hình dáng cánh khác nhau. Họ đã chế tạo được các mô hình tí hon bằng thép.

Làm sao điều khiển được tàu lượn mới là vấn đề khó khăn nhất.

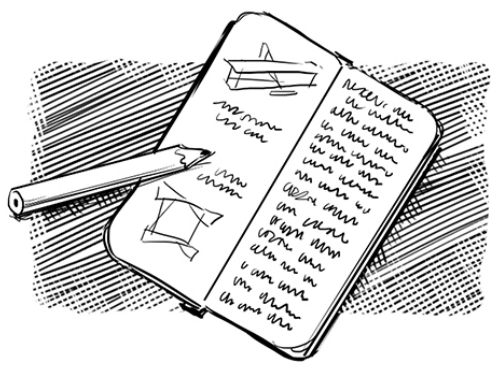
Wilbur từng viết: "[sự cân bằng và kiểm soát là] vấn đề chính của việc bay."

Anh em nhà Wright đã nghiên cứu và thử nghiệm hòng tìm được đáp án cho câu hỏi: làm sao để phi công có thể rẽ mà vẫn kiểm soát được máy bay khi nó đang bay trên không trung? Kinh nghiệm đạp xe đạp của hai người đã giúp ích rất nhiều. Để rẽ được xe đạp, người lái cần phải lái ghi đông sang hướng cần rẽ. Cùng lúc đó, người lái cũng cần nghiêng người theo hướng rẽ và giữ thăng bằng khi rẽ. Hai anh em cho rằng kỹ thuật lái máy bay cũng tương tự.

Một lần ở cửa hàng xe đạp, Wilbur tình cờ phát hiện ra điểm quan trọng cho giải pháp. Lúc ấy anh đang cầm một hộp cáctông thuôn dài dùng đựng săm xe đạp. Tay cầm hai đầu hộp, anh xoắn nhẹ hộp lại. Và anh chợt nhận ra câu trả lời. Họ cần vặn xoắn đôi cánh. Nếu họ có thể làm đôi cánh của máy bay xoắn nhẹ, hoặc "biến dạng" đi, thì phi công có thể sẽ rẽ được nó."



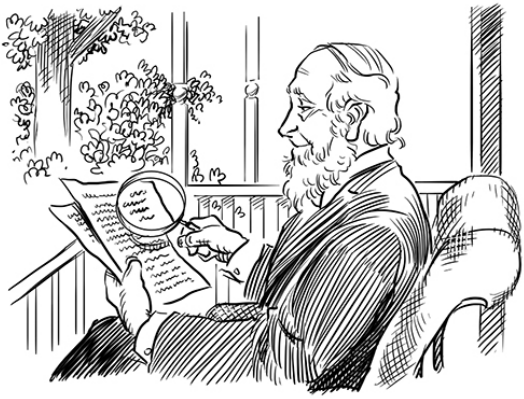
Như vậy, hai anh em đã giải quyết hết mọi vấn đề trong việc thiết kế tàu lượn qua thực nghiệm. Đối với hai người, điều này không hề vất vả. Đó là niềm vui. Sở trường của Wilbur là ý tưởng. Còn khả năng chế tạo của Orville đã hiện thực hóa các ý tưởng đó. Hai người cùng nhau tạo nên một bộ đôi hoàn hảo.



Sau này Orville nhớ lại cảm xúc trong những ngày tìm tòi phát minh ban đầu ấy. “Tôi và anh Wilbur luôn nôn nóng chờ trời sáng để giải quyết những điểm chúng tôi phát hiện được. Hạnh phúc là thế đó!”

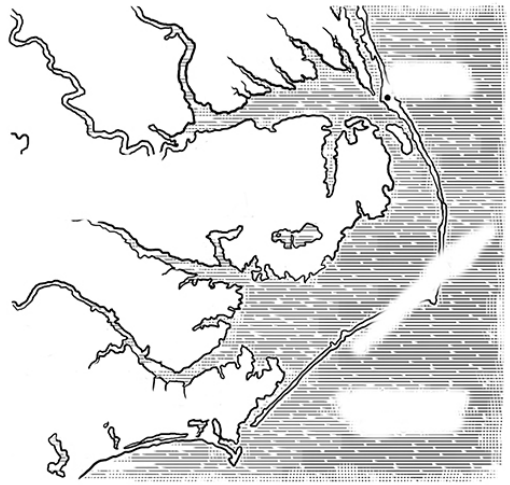
Trong khi công việc chế tạo tàu lượn tiến triển, hai người đã chia sẻ ý tưởng với cha họ. Dù hay vắng nhà vì công việc của giáo xứ như thường lệ, ông Milton vẫn động viên các con nỗ lực.

Wilbur viết cho cha: “Chúng con sẽ sớm đi để thử nghiệm máy bay. Con tin con người có thể bay… Con nghĩ chúng ta sẽ có khả năng tìm được danh tiếng và của cải từ điều này.”



Chương 6
Tới Kitty Hawk

Khi chiếc tàu lượn đầu tiên sẵn sàng, anh em nhà Wright đã tìm một nơi để bay thử nghiệm. Họ cần một nơi có luồng gió ổn định để giữ cho tàu lượn bay. Một nơi nhiều cát hoặc bãi biển sẽ giúp họ hạ cánh nhẹ nhàng. Ngoài ra, nơi đó phải vắng vẻ để không nhiều người có thể quan sát cuộc thử nghiệm.



Wilbur viết thư cho Vụ Khí tượng Hoa Kỳ để tìm kiếm thông tin về một nơi như trên. Sau khi nhận được danh sách gợi ý từ trung tâm, anh chọn Kitty Hawk, thị trấn nằm trên một trong những hòn đảo nhỏ ở Outer Banks, Bắc Carolina.

Ngoài chuyến đi tới Chicago năm 1893 để tham dự Triển lãm Columbia, hai anh em nhà Wright chưa rời khỏi bang Ohio. Với Wilbur, ở tuổi 30, chuyến đi tới Kitty Hawk vào năm 1900 ấy có thể được coi như một chuyến phiêu lưu.

Wilbur đóng gói các bộ phận của tàu lượn và bắt một chuyến tàu đường dài vào miền Nam. Sau khi tàu đến bờ biển, anh định kiếm một chiếc thuyền để đi ra đảo. Nhưng vì thị trấn quá nhỏ, nên dịch vụ tàu thuyền cũng không thường xuyên. Wilbur đã phải thuyết phục một ngư dân chở anh và thùng chứa đồ tàu lượn tới Kitty Hawk. Đó là một chiếc thuyền cũ, thủng lỗ chỗ và rất chậm chạp. Khi gặp dông tố, Wilbur thậm chí còn phải giúp tát bớt nước ra khỏi khoang. Anh cũng phát hiện khu nấu nướng trên tàu rất bẩn thỉu và thật ghê tởm. Suốt hành trình hai ngày, anh chỉ ăn đúng một lọ mứt do Katharine chuẩn bị trước chuyến đi.

Ướt át và mệt mỏi, cuối cùng Wilbur đã đặt chân lên bãi cát của đảo Kitty Hawk. Anh gặp Bill Tate, người đưa thư và là một trong số ít cư dân trên đảo. Trước đó, Wilbur và anh đã trao đổi thông tin qua thư, nên Tate biết rõ kế hoạch của hai anh em nhà Wright. Cuối cùng, Wilbur, lòng đầy biết ơn ngả mình xuống chiếc giường Tate chuẩn bị sẵn cho anh ở nhà.

Orville đến sau vài hôm. Anh mang theo đồ ăn cùng một số nhu yếu phẩm cho hai anh em. Họ cùng nhau dựng lều trại, sau đó làm một cái lán để làm xưởng bảo trì tàu lượn, máy bay và đi ngủ.

Khác với nơi nhiều cây cối xanh mát như Dayton, ở Kitty Hawk lúc nào cũng có gió. Mùa đông nơi đây lạnh và mưa nhiều. Xung quanh vài dặm cũng không có cửa hàng buôn bán nào nên anh em Wright phải tự kiếm hoặc mang theo đồ ăn dự trữ.

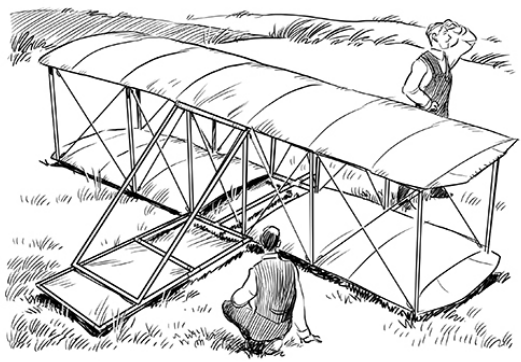
Họ cũng gặp phiền phức với ruồi cát và các loại côn trùng khác. Orville đã từng viết: "Lũ muỗi đốt chúng tôi qua cả quần áo lót và tất… Thật khốn khổ! Khốn khổ!"

Nhiều khó khăn là vậy, nhưng Orville vẫn tìm thấy những điều thú vị về nơi mới mẻ lạ lùng này. Trong một lá thư gửi Katharine, anh đã viết: "Đây là nơi tuyệt vời để câu cá và săn bắn. Rừng rậm đầy rẫy thú hoang. Nghe nói còn có vài chú gấu loanh quanh kiếm

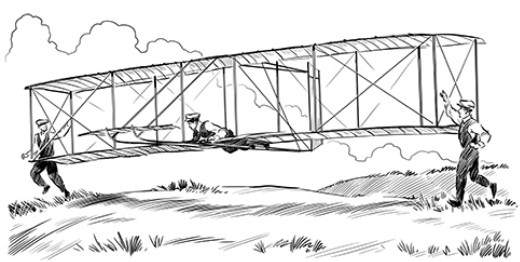
mồi nữa chứ."

Hai người ở Kitty Hawk mỗi lần vài tuần trong ba mùa đông liên tiếp. Họ liên tục thử nghiệm tàu lượn. Nếu có sự cố, hai anh em sẽ tìm cách tự khắc phục.

Tàu lượn của họ được làm từ gỗ và vải. Các bộ phận được nối với nhau bằng dây và móc hoặc khung kim loại. Nó vẫn chưa có động cơ. Hai người vẫn đang tập
trung giải quyết vấn đề về điều khiển. Đa số các tàu lượn của họ đều có sải cánh dài khoảng từ sáu đến hơn chín mét.

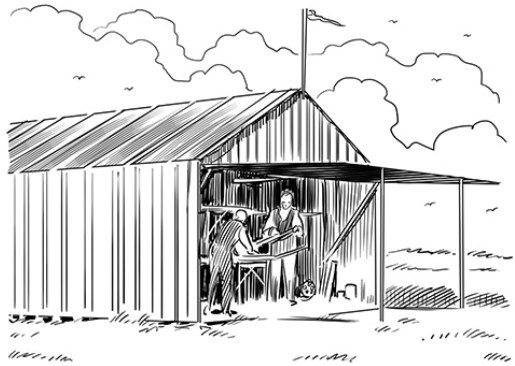


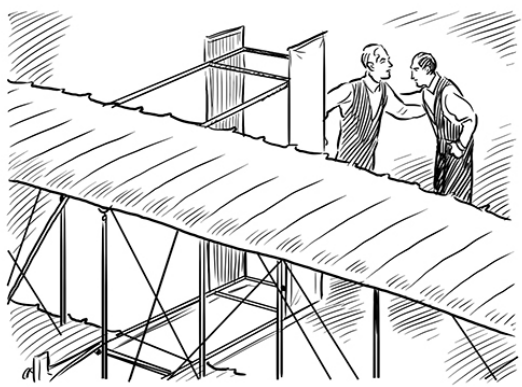
Họ thay nhau nằm úp mặt trên tàu lượn. Với sự giúp đỡ của Bill Tate và những người đàn ông khác trên đảo, đám đông kéo chiếc tàu lượn chạy xuống dốc cồn cát khiến nó bay lên không trung. Khi những người dưới đất bỏ tay ra là lúc phi công điều khiển. Vài chuyến bay kéo dài được nửa phút, đa số được mấy giây. Với mỗi chuyến bay, thậm chí với các chuyến có va chạm khi hạ cánh, hai anh em lại rút ra những kinh nghiệm mới. Họ dần trở thành các chuyên gia về "bay".



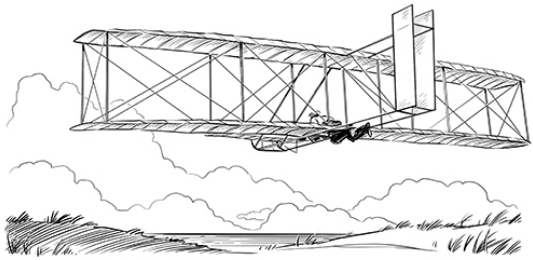
Sau các thử nghiệm về tàu lượn năm 1901, Wilbur đã có bài phát biểu trước một hội đồng kỹ sư tại Chicago. Anh mô tả những gì anh và Orville đã làm. Đó cũng là lần đầu tiên hai anh em nhà Wright công bố sáng chế của mình. Orville hoàn toàn giao phó

việc “phát ngôn” liên quan đến sứ mệnh bay của họ cho anh trai, bởi đối với anh, nói chuyện trước đám đông là một công việc thật đáng sợ.





Vào năm 1902, hai anh em quay lại Kitty Hawk với mẫu thiết kế tàu lượn mới. Dựa trên những kinh nghiệm thu được từ các lần thử nghiệm, họ đã thiết kế một chiếc tàu lượn tốt hơn. Họ tràn trề hy vọng nhưng vài lần thử nghiệm đầu tiên đã không thành công như mong đợi. Chiếc tàu lượn thường quay tròn thay vì bay thẳng. Một đêm, khi Orville ngồi trên giường, lắng nghe tiếng gió rít bên ngoài, anh chợt nảy ra ý tưởng mới. Điều gì sẽ xảy ra nếu cánh của tàu lượn di chuyển cùng với đuôi? Điều này có thể sẽ giúp tàu ngừng quay. Vào buổi sáng, anh đã nói cho Wilbur kế hoạch của mình, và họ tiến hành thử nghiệm. Họ đã thành công! Một lần nữa, hai anh em lại làm việc cùng nhau, trao đổi ý tưởng để giải quyết vấn đề.



Chiếc tàu lượn năm 1902 đã sớm bay lượn quanh các đồi cát. Ngày 23 tháng 10 năm đó, Orville đã lập kỷ lục mới cho chuyến bay dài nhất thế giới. Trong hai mươi sáu giây, anh đã bay được hơn 189 m.

Lúc bấy giờ, họ chắc mẩm rằng sẽ có thể tạo ra một chiếc máy bay có động cơ. Mệt mỏi nhưng hào hứng, hai người trở lại Dayton.

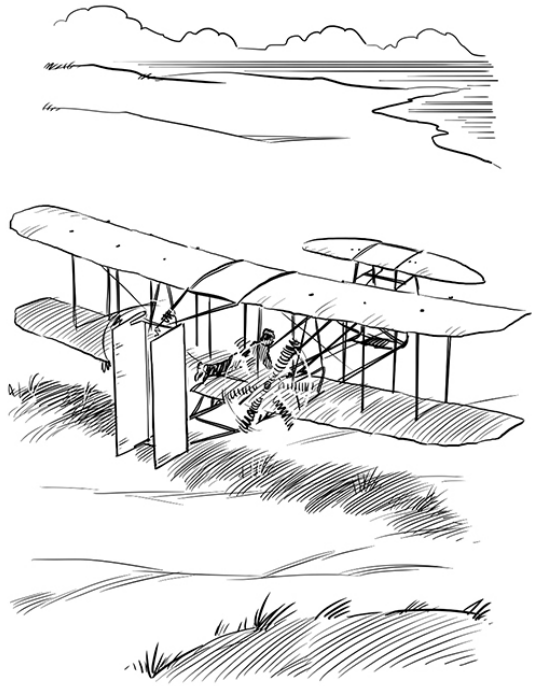
Chương 7
Những chuyến bay đầu tiên

Trong năm tiếp theo ở Dayton, hai anh em tiếp tục nghiên cứu một mô hình tàu lượn to hơn và tối ưu hơn so với các mẫu cũ. Họ gắn thêm động cơ và cánh quạt, chính thức biến tàu lượn trở thành chiếc máy bay đầu tiên. Đến tháng 12 năm 1903, cả hai cho rằng đã tới thời điểm để tuyên bố thử nghiệm.

Suýt chút nữa họ đã quá chậm trễ. Ngày 8 tháng 12 năm 1903, Samuel Langley đã ra mắt phiên bản Aerodrome mới nhất. Đây là phiên bản có phi công điều khiển. Tuy nhiên, chiếc Aerodrome vừa mới cất cánh đã lao đầu xuống sông Potomac, phía nam Washington, DC. Người ta đã phải cứu anh phi công khỏi làn nước sông lạnh ngắt.

Trong lá thư gửi Chanute, Wilbur viết rằng: “Tôi nghĩ Langley đã phi xong chiếc máy bay... Có lẽ đã đến lượt chúng tôi phải phi... Tôi tự hỏi, chúng ta sẽ may mắn đến thế nào?”

Một lần nữa, anh em nhà Wright lại lên đường đến Kitty Hawk. Họ đã lắp ráp cỗ máy mới tại nhà kho dựng vào năm trước đó. Hai người đặt tên cho mẫu máy bay mới là Wright Flyer . Việc sau đó là chờ thời tiết đẹp. Họ cần gió, nhưng không cần gió quá to. Họ cũng chẳng muốn bay dưới trời mưa.

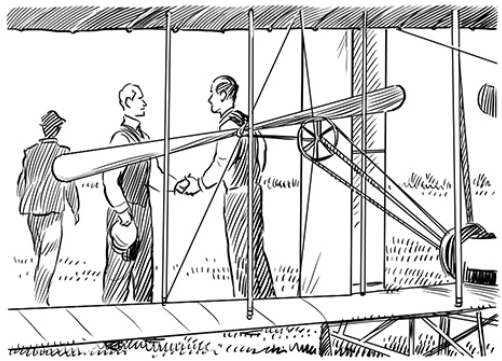


Ngày 14 tháng 12, thời tiết vừa đẹp. Hai anh em tung đồng xu để quyết định người lái. Wilbur thắng. Thế nhưng, chuyến bay đầu tiên của chiếc Wright Flyer đã thất bại. Wilbur mới chỉ cất cánh được hơn một mét thì động cơ liền ngừng hoạt động. Cỗ máy rơi xuống đất và vỡ thành nhiều mảnh.

Đến ngày 17 tháng 12, việc sửa chữa đã hoàn tất và thời tiết lại ủng hộ họ. Hai anh em dậy sớm và ăn sáng no nê. Họ treo một lá cờ lớn trên nóc chòi ngủ. Đây là tín hiệu báo cho nhân viên ở Trạm Cứu hộ Hoa Kỳ dưới bãi biển – tổ chức tiền thân của Tuần duyên Hoa Kỳ – biết rằng họ cần người giúp di chuyển cỗ máy nặng nề tới nơi xuất phát trên cồn cát.

Đến 10 giờ 35 phút sáng, những người hỗ trợ đưa chiếc máy bay tới đường ray xuất phát. Đó là một dải dài và thuôn cho máy bay

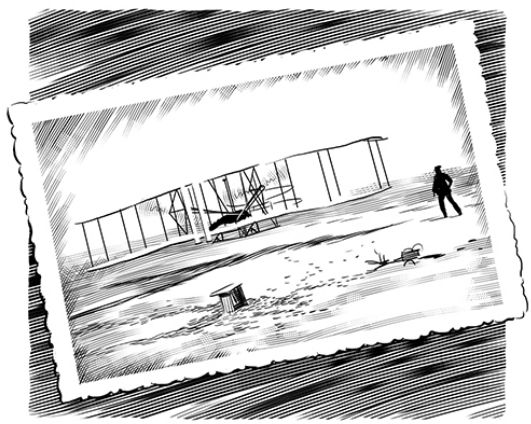
trượt lên trước khi cất cánh – chiếc Wright Flyer thời đó chưa có bánh xe. John T. Daniels, một người đàn ông địa phương đã được giao nhiệm vụ chụp ảnh khi máy bay cất cánh. Nhưng Daniels chưa từng chụp ảnh bao giờ. Thế là Wilbur đã thiết lập chế độ máy ảnh, rồi bảo Daniels rằng chỉ cần bóp vào quả bóng nhỏ là chụp được.



Hai anh em kiểm tra kỹ thiết bị. Sau đó họ bắt tay nhau. Đó là điều họ không thường làm trước mỗi chuyến bay. Sau này, Daniels cho rằng hành động của hai người như thể "họ không chắc còn được gặp nhau nữa hay không."

Orville nằm xuống vị trí điều khiển, còn Wilbur đứng ở đuôi cánh để giữ vững cho máy bay lúc chạy động cơ. Chiếc Wright Flyer từ từ trượt xuống đường ray. Wilbur chạy bên cạnh, vừa chạy vừa giữ cánh. Đến cuối đường ray, máy bay vọt lên không trung. Daniels đã chụp ảnh và ghi lại khoảnh khắc lịch sử.

Con người đã thực sự bay!



Chuyến bay đầu tiên của Orville chỉ kéo dài 12 giây và bay qua khoảng cách 36 m. Nhưng anh đã bay bằng sức mạnh của động cơ, kiểm soát được hướng đi và hạ cánh an toàn. Anh em nhà Wright đã phát minh máy bay thành công!

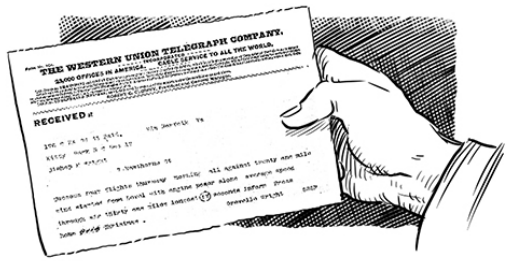
Những người đàn ông trên bãi biển xúm lại vỗ tay chúc mừng Orville. Wilbur bắt tay em trai một lần nữa.

Trong vòng vài giờ đồng hồ sau đó, anh em nhà Wright thực hiện thêm ba chuyến bay nữa. Wilbur là người thực hiện chuyến bay cuối cùng, chuyến bay thành công nhất trong ngày – cũng là chuyến bay thành công nhất tính đến thời điểm đó. Anh bay trong không trung năm mươi chín giây, với cự ly bay gần 260 m, khoảng cách dài hơn hai lần sân bóng bầu dục.

Khi Wilbur trèo xuống máy bay đón nhận những lời chúc mừng từ mọi người, một cơn gió bất ngờ nhấc bổng chiếc máy bay lên. Chiếc máy bay cứ vậy mà lộn tùng phèo xuống biển. John T. Daniels cố níu lấy một bên cánh, nhưng anh cũng bị kéo theo chiếc máy bay nát vụn. Tuy không bị thương, nhưng sau này, anh vẫn hay khoe khoang rằng mình là người sống sót trong vụ tai nạn máy bay đầu tiên.

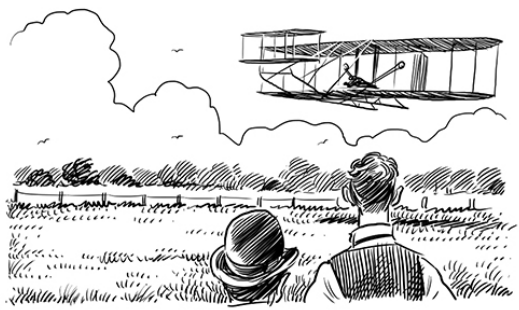
Tuy nhiên, chiếc Wright Flyer đã bị hỏng nặng. Nó vỡ thành nhiều mảnh rải rác trên bãi cát. Hai anh em nhà Wright đã gom nhặt những gì có thể và cất vào kho. Sau đó họ vào thị trấn Kitty Hawk để đánh một bức điện về Dayton. Tin nhắn gửi về đứt đoạn: “Đã có thành công... bốn chuyến bay... chuyến dài nhất 57 giây... sẽ về nhà ăn Giáng sinh”.

Nhân viên đánh điện đã mắc một lỗi chính tả; thay vì 59 giây, anh ta đánh nhầm thành 57 giây. Nhiều hiểu lầm về chuyến bay sau đó cũng phát sinh. Một tờ báo ở Virginia đưa tin là anh em nhà Wright đã bay được khoảng cách gần 5 km trên biển. Nhưng thật không thể tin nổi, không một tờ báo lớn nào đưa tin về sự kiện! Vì không được tận mắt nhìn thấy, nên nhiều phóng viên cho rằng hai người đã bịa ra chuyện này.



Nhưng tại Dayton, cả nhà sung sướng khi nhận được bức điện. Ông Milton Wright đọc nó và thông báo với cả gia đình: “Các chàng trai của ta đã bay được rồi.”

Chương 8
Phi công hay phi lý?



Quay trở lại Dayton, Wilbur sớm nghĩ: "Chúng ta sẽ làm gì với đứa con tinh thần của mình đây?" Họ đều biết họ đã chế tạo được một máy bay hoạt động hiệu quả. Và họ cũng biết, rằng họ có thể làm tốt hơn thế.

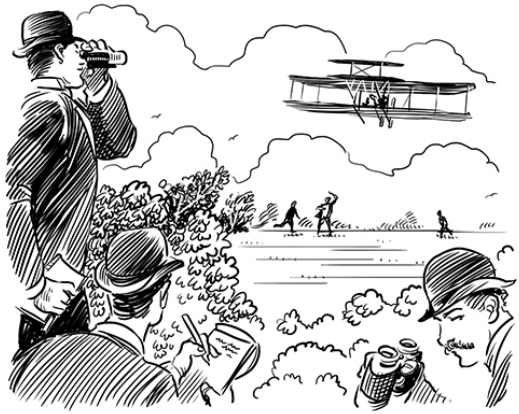
Với thiết kế mới, họ không cần gió to hay cát mềm như ở Kitty Hawk nữa. Thảo nguyên Huffman, một cánh đồng gần Dayton đã trở thành nơi bay thử nghiệm mới của họ. Trong hai năm sau đó, hai người đã thực hiện hàng tá chuyến bay thử. Họ tạo ra nhiều phiên bản máy bay khác nhau, với hy vọng chúng sẽ bay nhanh hơn và xa hơn. Đến năm 1905, chiếc Wright Flyer đã bay tốt hơn bao giờ hết. Đã từng có lần Orville thực hiện chuyến bay kéo dài gần một giờ đồng hồ, lượn quanh cánh đồng. Hàng xóm ai ai cũng xúm lại để xem các "chàng trai" thực hiện công việc của họ. Vì bên cạnh cánh đồng có một tuyến xe điện, các hành khách trên xe thỉnh thoảng sẽ được chiêm ngưỡng cảnh hai người bay lên. Ông Milton cũng tới xem và rất tự hào về những gì các con trai làm được.

Mặc dù rất nhiều người địa phương đã chứng kiến hai anh em bay, nhưng rất ít người bên ngoài Dayton nhận ra thành tựu của họ. Với những người không được quan sát tận mắt, không có bằng chứng để xác minh câu chuyện của họ vì hai anh em không cho phép chụp ảnh các chuyến bay của mình. Cũng rất ít phóng viên chịu khó đi tới tận Ohio để quan sát các chuyến bay thử, nên cũng chẳng có tờ báo nào đăng bài về việc này.

Hai anh em vẫn tiếp tục làm việc. Khi hoàn thiện thiết kế vào năm 1905, họ muốn tìm cách bán nó. Hai người bước vào lĩnh vực này để thử nghiệm và học hỏi. Một khi thành công, họ biết có thể kiếm tiền từ đây.

Orville và Wilbur rất lo lắng về khả năng bị đánh cắp ý tưởng. Để phòng tránh, trong vòng ba năm kể từ khi hoàn thành thiết kế vào năm 1905, họ không bay thêm lần nào nữa. Thay vào đó, họ đã ra sức chào bán thiết kế cho Quân đội Hoa Kỳ. Hai người cho rằng phát minh của họ có ích trong lĩnh vực quân sự. Hai anh em đã thực sự sốc khi quân đội từ chối mua. Có quá nhiều người gửi thư tới Bộ Quốc phòng và Chính phủ để khoe khoang rằng họ sáng chế được máy bay. Vì vậy, người ta nghĩ anh em nhà Wright cũng không phải ngoại lệ – những kẻ lập dị với giấc mơ hoang đường và phi lý.

Vào mùa xuân năm 1908, hai anh em quay lại Kitty Hawk để thử nghiệm các cải tiến trên máy bay của họ. Vài nhà báo bấy giờ đang theo đuổi lời đồn về khả năng bay của hai người. Họ cũng đi theo hai anh em Wright đến Kitty Hawk, nhưng không nói cho hai anh em biết. Họ nấp trong các bụi cây gần bãi biển và theo dõi các chuyến bay của Orville và Wilbur bằng ống nhòm. Và lần đầu tiên, báo chí ở New York, Paris đã đăng tải thông tin về thành công của hai người. (Orville sau này tiết lộ, anh em họ biết các phóng viên đều đang rình mò!)



Tuy là nơi cư ngụ của nhiều tên tuổi tiên phong trong ngành hàng không, có rất ít người tại Pháp biết tin này. Một tờ báo Pháp bày tỏ rằng, liệu họ là “Phi công hay phi lý?”

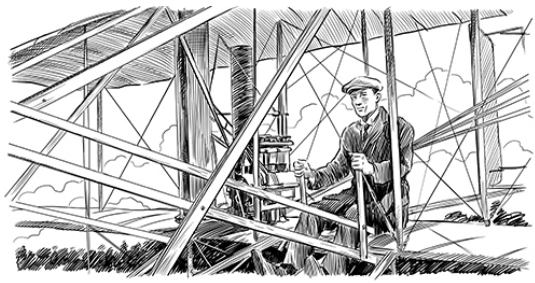
Để đập tan mọi nghi ngờ, anh em nhà Wright tổ chức hai triển lãm quan trọng. Wilbur tới Paris, Pháp để bay trình diễn. Orville thì cuối cùng cũng được quân đội đồng ý xem qua chiếc máy bay. Anh tới Fort Myer, bang Virginia để chứng minh thiết kế thành công.

Chương 9
Nổi tiếng thế giới

Ở Paris, Wilbur phải mất vài tuần để lắp ráp máy bay. Hàng tá chuyên gia hàng không tới xưởng để quan sát việc anh làm, rồi đặt câu hỏi nối tiếp câu hỏi. Nhờ một phi công tên Alberto Santos-Dumont và một số nhà phát minh khác, những người Pháp trong lĩnh vực này vẫn tin rằng họ mới là người tiên phong trong ngành hàng không. Họ không muốn một tay người Mỹ nào xuất hiện và cướp công của họ cả.

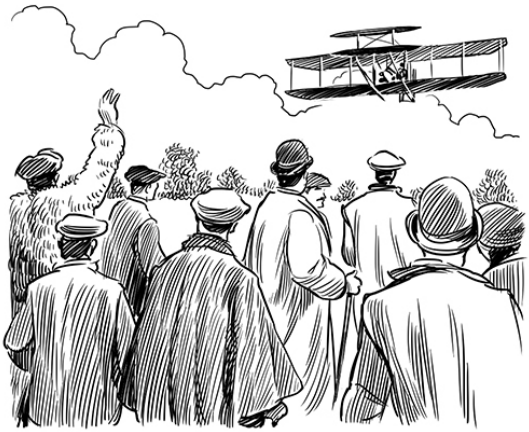
Tháng 8 năm 1908, hàng trăm người tập trung để xem Wilbur thể hiện. Trường bay nằm giữa một bãi đua ngựa lớn ở Le Mans, một thị trấn ngoại ô Paris.

Wilbur đưa chiếc máy bay vào đường ray xuất phát. Ngày hôm đó, người ta ghi lại thật tỉ mỉ tất cả những khâu kiểm tra động cơ và máy bay của anh vào một cuộn phim. Cuối cùng anh cũng sẵn sàng. Anh ngồi vào ghế lái, rồi điều chỉnh cần lái.



Anh hét lớn át tiếng động cơ: “Thưa quý vị, tôi chuẩn bị bay đây!”

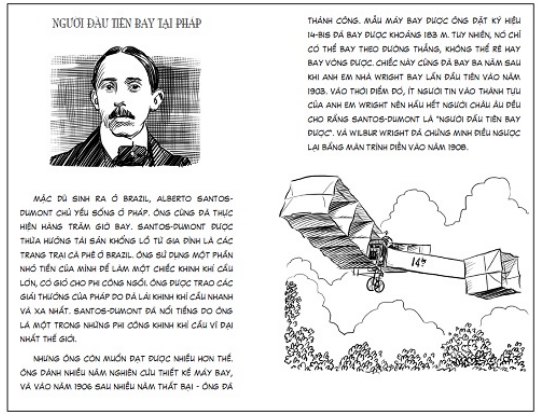
Trước sự ngạc nhiên của khán giả, Wilbur bay lên bầu trời, lượn vòng số tám, lên cao, sau đó hạ thấp, bay gần ngay trên đầu mọi người.



Người Pháp đã phải thừa nhận thất bại. “Chúng ta đã bị đánh bại.” Một tờ báo viết. “Đó không đơn thuần là một thành công mà là chiến thắng... Chiến thắng này sẽ thúc đẩy thế giới...”

Kết quả thử nghiệm ở Pháp đã thuyết phục được cả thế giới. Mặc dù hai anh em đã bay được từ năm năm trước, nhưng đã có rất ít người biết về thành công của họ. Lượng người tin vào họ còn ít hơn. Tuy nhiên, những chuyến bay ở Paris đã đập tan nghi ngờ. Máy bay của anh em nhà Wright đã cất cánh… Và giờ đây, cả thế giới đều biết chuyện.

Wilbur bay thêm vài ngày tại Paris. Đám đông khán giả tăng dần theo từng chuyến bay. Hàng nghìn người đã tới để xem phát minh kỳ diệu ấy. Wilbur bỗng chốc thành ngôi sao sáng tại đất Pháp. Ảnh của anh xuất hiện nhan nhản trên báo và tạp chí. Anh được mời tới dự các buổi tiệc tối và sự kiện quan trọng. Chiếc mũ anh đội khi lái máy bay trở thành món đồ thời thượng, được bắt chước và bán ở khắp các cửa hàng tại Paris. Nó được gọi là “Veelbur Reet”, đó cũng là cách người Pháp phát âm tên anh.


NGƯỜI ĐẦU TIÊN BAY TẠI PHÁP
MẶC DÙ SINH RA Ở BRAZIL, ALBERTO SANTOS-DUMONT CHỦ YẾU SỐNG Ở PHÁP. ÔNG CŨNG ĐÃ THỰC HIỆN HÀNG TRĂM GIỜ BAY. SANTOS-DUMONT ĐƯỢC THỪA HƯỞNG TÀI SẢN KHỔNG LỒ TỪ GIA ĐÌNH LÀ CÁC TRANG TRẠI CÀ PHÊ Ở BRAZIL. ÔNG SỬ DỤNG MỘT PHẦN NHỎ TIỀN CỦA MÌNH ĐỂ LÀM MỘT CHIẾC KHINH KHÍ CẦU LỚN, CÓ GIỎ CHO PHI CÔNG NGỒI. ÔNG ĐƯỢC TRAO CÁC GIẢI THƯỞNG CỦA PHÁP DO ĐÃ LÁI KHINH KHÍ CẦU NHANH VÀ XA NHẤT. SANTOS-DUMONT ĐÃ NỔI TIẾNG DO ÔNG LÀ MỘT TRONG NHỮNG PHI CÔNG KHINH KHÍ CẦU VĨ ĐẠI NHẤT THẾ GIỚI.
NHƯNG ÔNG CÒN MUỐN ĐẠT ĐƯỢC NHIỀU HƠN THẾ. ÔNG DÀNH NHIỀU NĂM NGHIÊN CỨU THIẾT KẾ MÁY BAY, VÀ VÀO NĂM 1906 SAU NHIỀU NĂM THẤT BẠI - ÔNG ĐÃ THÀNH CÔNG. MẪU MÁY BAY ĐƯỢC ÔNG ĐẶT KÝ HIỆU 14-BIS ĐÃ BAY ĐƯỢC KHOẢNG 1818 M. TUY NHIÊN, NÓ CHỈ CÓ THỂ BAY THEO ĐƯỜNG THẲNG, KHÔNG THỂ RẼ HAY BAY VÒNG ĐƯỢC. CHIẾC NÀY CŨNG ĐÃ BAY BA NĂM SAU KHI ANH EM NHÀ WRIGHT BAY LẦN ĐẦU TIÊN VÀO NĂM 1903. VÀO THỜI ĐIỂM ĐÓ, ÍT NGƯỜI TIN VÀO THÀNH TỰU CỦA ANH EM WRIGHT NÊN HẦU HẾT NGƯỜI CHÂU ÂU ĐỀU CHO RẰNG SANTOS-DUMONT LÀ "NGƯỜI ĐẦU TIÊN BAY ĐƯỢC". VÀ WILBUR WRIGHT ĐÃ CHỨNG MINH ĐIỀU NGƯỢC LẠI BẰNG MÀN TRÌNH DIỄN VÀO NĂM 1908.
14

Wilbur đã tiếp nhận mọi sự chú ý. Tuy không thích việc này, nhưng anh biết danh tiếng sẽ giúp anh và Orville bán được phát minh.

Khoảng một tháng sau, Orville tái hiện thành công của Wilbur ở Virginia. Quan chức chính phủ, sĩ quan quân đội và dân thường lần đầu hướng mắt lên bầu trời. Orville bay lên trong tiếng reo mừng, hò hét của đám đông bên dưới.

Teddy Roosevelt Con, con trai ngài tổng thống, cũng có mặt ở trường bay. Sau này anh từng phát biểu: “Tôi sẽ không bao giờ quên điệu bộ há hốc kinh ngạc của họ... nó đi kèm theo âm thanh phát ra bởi sự ngạc nhiên tột cùng.”

Quân đội Hoa Kỳ cuối cùng cũng đồng ý ký hợp đồng sản xuất máy bay quân sự và huấn luyện phi công với hai anh em.

Wilbur nán lại Pháp đến cuối năm. Trong các buổi bay biểu diễn, anh đã chở hơn 50 người trên chiếc máy bay. Trong số đó có cả một cậu bé mười một tuổi. Để chứng tỏ khả năng của máy bay Wright Flyer , anh còn tham gia một vài cuộc thi và nhận được những giải thưởng về quãng đường và độ cao. Giải thưởng lớn nhất mà anh nhận được là vào ngày 28 tháng 12, trị giá hai mươi nghìn Franc (khoảng 4.000 đôla) nhờ bay được với thời lượng lâu nhất năm 1908 là khoảng hơn hai giờ.

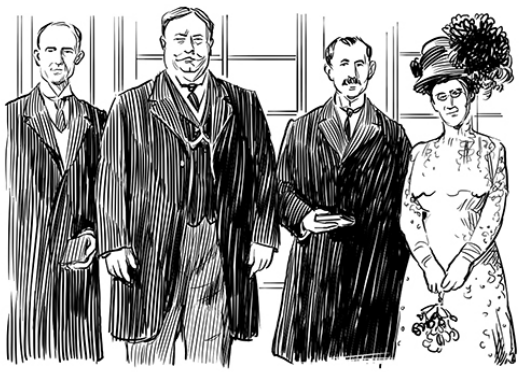
Đầu năm 1909, Orville và Katharine tới châu Âu với Wilbur. Họ lại cùng nhau lập nên những chiến thắng mới. Hai anh em đã bay trước các nhà vua: Edward VII của Anh, Victor Emmanuel của Ý, Alfonso XIII của Tây Ban Nha. Trong suốt chuyến bay ở Ý, Wilbur chở theo một người quay phim. Những hình ảnh anh ta ghi lại chính là những thước phim đầu tiên được quay từ máy bay. Trong

thời gian này, Katharine cũng được bay lần đầu cùng hai anh.

Cho dù đã là một gia đình nổi tiếng thế giới, nhưng hai anh em nhà Wright vẫn chẳng có gì thay đổi. Họ vẫn là những người đàn ông Ohio trầm tính, ít nói và chín chắn. Gia đình vẫn dõi theo họ từ đất Mỹ với niềm tự hào. Ông Milton nhắn nhủ các con trai rằng: "Hãy là những người đàn ông cao quý nhất!" Ông được Wilbur hồi âm: "Chắc chắn Orville và con sẽ không làm chuyện trái với những điều tốt đẹp mà cha mẹ đã dạy."

Sau khi trở về từ châu Âu, hai anh em nhận được nhiều sự tán dương hơn từ phía Mỹ. Họ được Quốc hội và Viện Smithsonian tặng huy chương vàng và nhận được phần thưởng từ các hiệp hội bay. Tổng thống William Howard Taft cũng mời hai người tới Nhà Trắng và chúc mừng thành công của họ.

Sau hành trình dài, họ trở về nhà. Thành phố Dayton đã tổ chức buổi lễ chào mừng hai anh em. Các ban nhạc rình rang, pháo hoa nổ rộn rã và những bài phát biểu được xướng lên ở khắp nơi. Một nhóm đông học sinh thì xếp thành hình lá cờ. Chuyến hồi hương ấy thật hứng khởi.



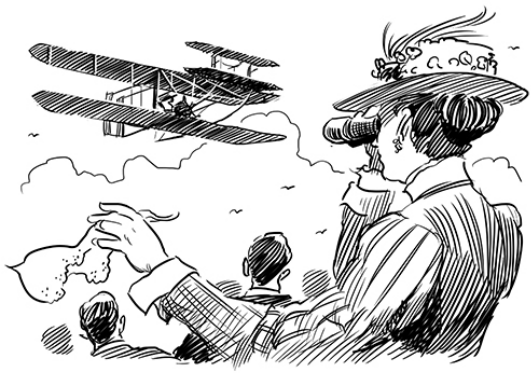
Chương 10
Di sản trên bầu trời

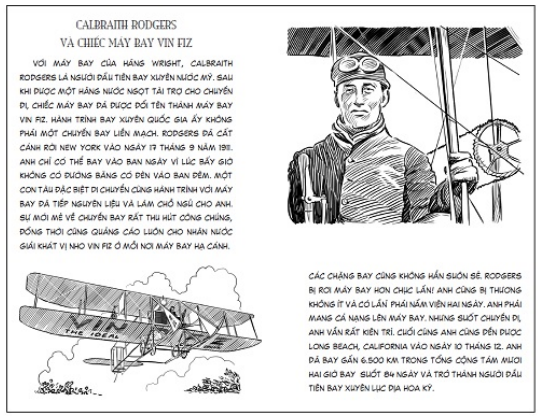
Sau buổi lễ chào mừng tại Dayton, hai anh em quay trở lại công việc. Họ cần phải sản xuất máy bay cho quân đội, và muốn thể hiện khả năng của mình để dân trong vùng chứng kiến. Orville ở lại quê nhà để xây dựng hãng máy bay mới, còn Wilbur thì lại thực hiện một chuyến bay kỳ thú khác.

Vào tháng 10 năm 1909, thành phố New York đăng cai tổ chức một lễ kỷ niệm lớn để vinh danh Henry Hudson, nhà thám hiểm gốc Hà Lan đi thuyền buồm ngược dòng sông Hudson 300 năm trước. Trong suốt buổi lễ, hàng trăm con tàu đỗ đầy quanh bến cảng thành phố. Hơn một triệu người tụ tập trên các con phố thuộc Manhattan, và Wilbur đã cho họ được chiêm ngưỡng màn trình diễn của anh. Hôm ấy anh đã lái một chiếc Wright Flyer quanh Cảng New York và lượn vòng quanh tượng Nữ Thần Tự Do. Sau đó, anh bay ngược dòng sông Hudson, trong sự theo dõi của mọi người từ bến cảng và từ nóc các tòa nhà.

Không lâu sau khi Wilbur trở về từ New York, Công ty Máy bay Wright đã ra đời ở Dayton. Công ty có một xưởng sản xuất lớn và nhà kho. Hàng chục người được tuyển dụng để sản xuất máy bay Wright bán cho quân đội Hoa Kỳ và các công ty khác ở châu Âu. Hai anh em cũng bắt tay vào đào tạo phi công. Tuy Wilbur và Orville là những người đầu tiên biết bay, nhưng họ hiểu rằng những người khác cũng cần phải biết để việc kinh doanh của họ thành công. Vào năm 1911, một trong những phi công đầu tiên được đào tạo là Calbraith Rodgers.

Thành công của hai anh em đã thôi thúc nhiều người nhảy vào ngành công nghiệp máy bay. Nhiều công ty đã sử dụng trái phép ý tưởng và thiết kế của Wilbur và Orville. Trong nhiều năm, hai người đã phải đấu tranh để bảo vệ phát minh của mình. Wilbur đã mất thời gian đi kiện các nhà phát minh ăn cắp bản quyền của hai anh em đến nỗi anh không còn thời gian để bay.




CALBRAITH RODGERS
VÀ CHIẾC MÁY BAY VIN FIZ
VỚI MÁY BAY CỦA HÃNG WRIGHT, CALBRAITH RODGERS LÀ NGƯỜI ĐẦU TIÊN BAY XUYÊN NƯỚC MỸ. SAU KHI ĐƯỢC MỘT HÃNG NƯỚC NGỌT TÀI TRỢ CHO CHUYẾN ĐI, CHIẾC MÁY BAY ĐÃ ĐƯỢC ĐỔI TÊN THÀNH MÁY BAY VIN FIZ. HÀNH TRÌNH BAY XUYÊN QUỐC GIA ẤY KHÔNG PHẢI MỘT CHUYẾN BAY LIỀN MẠCH. RODGERS ĐÃ CẤT CÁNH ROI NEW YORK VÀO NGÀY 17 THÁNG 9 NĂM 1911. ANH CHỈ CÓ THỂ BAY VÀO BAN NGÀY VÌ LÚC BẤY GIỜ KHÔNG CÓ ĐƯƠNG BĂNG CÓ ĐÈN VÀO BAN ĐÊM. MỘT CON TÀU ĐẶC BIỆT ĐI CHUYẾN CÙNG HÀNH TRÌNH VỚI MÁY BAY ĐÃ TIẾP NGUYÊN LIỆU VÀ LÀM CHỖ NGỦ CHO ANH. SỰ MỜI MẾ VỀ CHUYẾN BAY RẤT THU HÚT CÔNG CHÚNG, ĐỒNG THỜI CŨNG QUẢNG CÁO LUÔN CHO NHÃN NƯỚC GIẢI KHÁT VỊ NHO VIN FIZ Ở MỌI NƠI MÁY BAY HẠ CÁNH.
VIN FIZ
THE IDEAL
CÁC CHẶNG BAY CŨNG KHÔNG HẲN SUÔN SẺ. RODGERS BỊ ROI MÁY BAY HƠN CHỤC LẦN! ANH CŨNG BỊ THƯƠNG KHÔNG ÍT VÀ CÓ LẦN PHẢI NẰM VIỆN HAI NGÀY. ANH PHẢI MANG CẢ NANG LÊN MÁY BAY. NHƯNG SUỐT CHUYẾN ĐI, ANH VẪN RẤT KIÊN TRÌ. CUỐI CÙNG ANH CŨNG ĐẾN ĐƯỢC LONG BEACH, CALIFORNIA VÀO NGÀY 10 THÁNG 12. ANH ĐÃ BAY GẦN 6.500 KM TRONG TỔNG CỘNG TÁM MƯƠI HAI GIỜ BAY SUỐT 84 NGÀY VÀ TRỞ THÀNH NGƯỜI ĐẦU TIÊN BAY XUYÊN LỤC ĐỊA HOA KỲ.

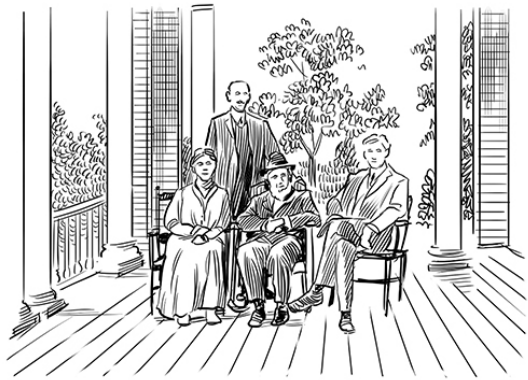
Anh quay lại Pháp, Đức và Anh để bảo vệ quyền sở hữu trí tuệ của mình trước tòa án châu Âu. Anh thực hiện chuyến bay cuối cùng vào tháng 5 năm 1910, trùng thời điểm Orville đưa ông Milton bay thử lần đầu.

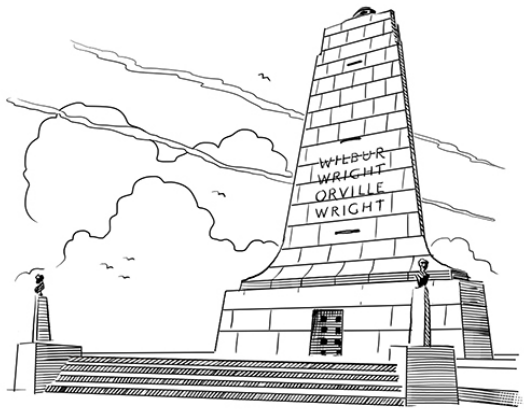
Wilbur đã làm việc và đi lại không ngừng nghỉ nhiều năm liền. Trong một chuyến đi tới Boston vào mùa xuân năm 1912, anh ốm nặng do nhiễm thương hàn. Mặc dù các bác sĩ đã cố gắng hết sức, nhưng Wilbur không qua khỏi và mất vào ngày 30 tháng 5 trong vòng tay gia đình tại Dayton, khi mới bốn mươi lăm tuổi.

Cha anh viết, anh đã sống một cuộc đời "tuy ngắn ngủi nhưng đầy ý nghĩa".

Sau khi Wilbur mất, Orville cũng không còn hứng thú với việc điều hành công ty. Không có anh trai ở bên thì công ty chẳng còn nghĩa lý gì. Năm 1915, Orville đã bán cổ phần công ty của anh với giá một triệu đôla và nghỉ hưu.

Tại Dayton, Orville sống ở Đồi Hawthorn, trong dinh thự rộng thênh thang mà hai anh em thiết kế. Đó cũng là nơi Orville, ông Milton và Katharine Wright sống đến cuối đời. Năm 1926, Katharine cưới Harry Haskell, chàng trai cô gặp lần đầu ở trường Oberlin, nơi cô theo học ngành sư phạm. Buồn thay, Katharine qua đời ba năm sau đám cưới do bệnh viêm phổi.





Orville vẫn tiếp tục quảng bá cho máy bay Wright Flyer và ý tưởng du hành hàng không. Năm 1932, ông cắt băng khánh thành Đài Tưởng niệm Quốc gia về Anh em nhà Wright tại Kitty Hawk. Đây là đài tưởng niệm lớn nhất nước Mỹ tôn vinh nhân vật còn sống. Ở nhà, ông vẫn không ngừng sáng tạo. Ông rất hay sửa chữa và cải tiến hệ thống ống nước và hệ thống sưởi ở dinh thự Đồi Hawthorn. Ông cũng làm nhiều đồ chơi cho các cháu, trong đó có thể kể đến chú hề nhảy múa bằng gỗ.

Nhiều năm sau khi Wilbur ra đi, Orville đã chứng kiến phát minh của hai người làm thay đổi thế giới. Máy bay ngày càng to và bay nhanh hơn. Con người đã có thể bay qua đại dương và vòng quanh thế giới. Ở Thế Chiến II, Orville đã thấy sức mạnh của máy bay do mình sáng chế trong chiến tranh. Ông cũng sống đủ lâu để chứng kiến máy bay phản lực ra đời và để biết về chiếc máy bay đầu tiên vượt qua tốc độ âm thanh. Năm 1948, ở tuổi bảy mươi sáu, Orville Wright qua đời sau hai cơn đau tim.

Năm 1969, hai phi hành gia người Mỹ Neil Armstrong và Buzz

Aldrin là những người đầu tiên đặt chân lên Mặt trăng.

Để tưởng nhớ cha đẻ ngành hàng không, họ đã mang theo các mảnh máy bay đầu tiên do hai anh em nhà Wright sáng chế lên tàu vũ trụ.

Ngày nay, thật khó có thể tưởng tượng thế giới sẽ ra sao nếu thiếu máy bay. Bằng những ý tưởng tuyệt vời, tinh thần làm việc miệt mài và sự kiên trì, anh em nhà Wright đã mang tới tương lai khám phá bầu trời cho loài người.

Những dấu mốc cuộc đời anh em nhà Wright

1867

- Wilbur Wright chào đời ở Indiana

1871

- Orville Wright chào đời ở Ohio

1889

- Hai anh em xuất bản tạp chí West Side News ở Dayton

1892

- Khai trương Cửa hàng Dịch vụ Xe đạp Wright để sửa chữa và bán xe đạp

1899

- Nghiêm túc bắt đầu công việc sáng chế chiếc tàu lượn đầu tiên

1900

- Lần đầu đến Kitty Hawk, Bắc Carolina để thử nghiệm mẫu tàu lượn

1902

- Hai anh em lái mẫu tàu lượn thành công nhất

1903

- Lái mẫu máy bay đầu tiên trong lịch sử

1905

- Hai anh em ở ngoại ô Dayton để hoàn thiện thiết kế máy bay

1908

- Trình diễn bay thành công ở Paris và Virginia, thế giới cuối cùng cũng bị thuyết phục trước thành công của hai anh em

1909

- Thành lập công ty sản xuất máy bay

1912

- Wilbur qua đời ở tuổi bốn mươi lăm

1915

- Orville Wright bán cổ phần tại Công ty Máy bay Wright

1929

- Katharine Wright mất ở tuổi năm mươi tư

1932

- Đài tưởng niệm anh em nhà Wright được hoàn thiện và khánh thành ở Kitty Hawk

1948

- Orville Wright qua đời ở tuổi bảy mươi sáu

NHỮNG DẤU MỐC LỊCH SỬ THẾ GIỚI

Yellowstone trở thành Công viên Quốc gia đầu tiên - 1872

Tượng Nữ thần Tự Do được hoàn thành, nằm trên Cảng New York - 1886

Đại Triển lãm Columbia và Hội chợ Quốc tế được tổ chức ở Chicago - 1893

Giải Olympic hiện đại đầu tiên được Athens, Hy Lạp đăng cai tổ chức - 1896

Xe Model T, chiếc ô tô đầu tiên được hãng Ford sản xuất và bán rộng rãi - 1908

Tàu Titanic đắm ngay trong hành trình đầu tiên từ Anh tới Mỹ - 1912

Thế Chiến I nổ ra ở châu Âu - 1914

Cách mạng Nga đã phế truất Sa hoàng và thành lập chính quyền công nhân - 1917

Ca Sĩ Nhạc Jazz, bộ phim lồng tiếng đầu tiên được ra mắt - 1927

Sau khi thị trường chứng khoán sụp đổ, Mỹ bước vào cuộc Đại Khủng hoảng - 1929

Thế Chiến II nổ ra ở châu Âu - 1939

Máy bay Mỹ thả hai quả bom nguyên tử xuống hai thành phố của Nhật Bản, đặt dấu chấm hết cho Thế Chiến II - 1945

Tàu vũ trụ Apollo XI của Mỹ đáp xuống Mặt trăng.

Neil Armstrong và Buzz Aldrin trở thành những người đầu tiên đặt chân lên Mặt trăng - 1969

Columbia là tàu con thoi đầu tiên cất cánh và hạ cánh an toàn sau khi bay vào không gian - 1981